ANUL III Martie 1926 No. 3

MONITORUL
Uniunei Orașelor din România

Organ Oficial al Asociației Comunelor Urbane

Apare lunar sub conducerea Biuroului Central al Uniunei Orașelor

ABONAMENTUL
Pe an: 240 Lei

REDACȚIA ȘI ADMINISTRAȚIA
la Secretariatul General al Primăriei Capitalei, Str. Sf. Vineri
— — — — București — — — —

ABONAMENTUL
Pe an: 240 Lei

SUMARUL:

1, Amenajarea Orașelor. Extras din Darea de seamă asupra congresului internațional din New-York.

2. Recenzii din dările de seamă a orașelor Tg. Mureș Tecuci și Ploești.

3. Informațiuni.

D-sale

D-lui Primar al Orașului

BUCUREȘTI
—
TIPOGRAFIA ION C. VĂCĂRESCU, STR. UMBREI, 4
1926

www.dacoromanica.ro

AMENAJAREA ORAŞELOR

Extras din Darea de Seamă asupra Congresului internaţional pt. amenajarea oraşelor

Congresul internaţional pentru amenajarea oraşelor (ţinut la New-York în anul 1925) a avut loc în Hotel Pennsylvania sub auspiciile «Asociaţiunei Internaţionale pentru amenajarea oraşelor şi pentru oraşele-grădini» cu sediul la Londra. Publicaţia lucrărilor congresului formează un important şi plin de idei volum, de XVI 532 pagini.

Nu putem pretinde deci a reda în câte-va rânduri aici ideile dezbătute în acest congres de specialişti, ci ne vom mărgini să menţionăm numai chestiunile puse în discuţie şi părerile noi ce şi-au făcut loc.

La congres au luat parte peste 500 de delegaţi din care 120 de afară din Statele Unite. Din ţările vecine României au fost reprezentate Jugoslavia, Polonia, Ungaria, Turcia, Cehoslovacia, Bulgaria, Austria, Grecia; România, ca de obicei, nu a fost reprezentată, pentru motivele cari rămân veşnic binecuvântate. Din fericire publicaţiile pot ajunge şi până la noi, spre a şti ce se petrece pe lume în fiecare ramură de activitate.

In adunarea anuală a asociaţiei, după ce s'a ales noul comitet, s'a admis ca congresul pentru 1926 să se ţină la Viena în luna Septembrie (a se vedea şi informaţia separată relativă acestui congres).

După cuvântările de recepţie al reprezentantului guvernului statului New-York, al Preşedintelui Institutului Arhitecţilor Americani, al Preşedintelui muzeului de artă al oraşului, şi replica D-lui *Ebenezer Howard*, Preşedintele asociaţiunei internaţionale pentru amenajarea oraşelor, D-l Arhitect *G. B. Ford* a făcut o dare de seamă asupra progresului realizat în materie de sistematizare a oraşelor, în special în Statele Unite. In această ţară în ultimul timp s'a introdus «sistemul zonificărei» importat din Germania, sistem început, deşi timid şi cu variante, a fi aplicat şi la Bucureşti. Astfel în Statele Unite acest sistem era adoptat la finele anului 1924 de 325 oraşe însă sub diferite ferme şi intensitate. D-l Ford s'a ocupat şi de situaţia în alte ţări, precum de planul regional al districtului Ruhr din Germania, de lucrărife din Anglia, Franţa, Canada, Mexico, ş. a. După această dare de seamă succintă, reprezentanţi din diferite ţări au luat parte la discuţiuni arătând situaţiile din ţările lor.

Astfel au vorbit Ministrul de Interne din Ottawa (Canada), apoi D-l *A. Bruggeman* (Paris), Profesorul *Brix* (Politecnica din Charlottenburg), care a anunţat pregătirea unei legi germane pentru întreaga chestiune a aşezărei şi desvoltărei oraşelor precum şi aceia a locuinţelor; D-l *Raymond Umwin* din partea Ministrului Sănătăţii Publice englez, reprezentanţii Poloniei, Greciei, Mexico, etc.

D-l Ing. Şef *A. S. Tuttle* al oraşului New-York, a expus o interesantă chestiune, anume aceia a traficului şi soluţionarea problemului în amenajarea oraşelor, trăgând concluzii în 18 puncte pe care le rezumăm şi mai mult: 1) statistica şi controlul sistematic al traficului străzilor; 2) ameliorări de adus la sistemul de străzi; 3) descongestionarea centrelor de trafic; 4) studiul vehiculelor; 5) lărgimea străzilor şi tipurile de vehicule; 6) studiul încrucişerilor străzilor; 7) construcţii de străzi în viaduc în lungul apelor

www.dacoromanica.ro

navigabile; 8) proectarea de parcuri pentru automobile lângă centrele de afaceri; 9) parcuri şi depozite pe proprietăţi particulare; 10) întrebuinţarea arcadelor pentru lărgirea străzilor; 11) artere noi; 12) reducerea înălţimei construcţiilor; 13) impunerea traficului de noapte; 14) înlocuirea transporturilor cu vehicule pe linii ferate; 15) transporturile ferate subterane; 16) traversările subterane pentru pietoni şi legătura lor cu trenurile subterane; 17) sporirea coeficientului de teren ocupat de străzi; 18) achiziţionarea de terenuri comunale de timpuriu pentru a se asigura străzile viitoare.

In aceiaş chestiune de o foarte mare importanţă pentru New-York şi multe oraşe americane, D-l *M. Knowles* a adus ca aport un studiu deosebit de documentat. D-sa arată că în 1924 au murit 88000 persoane de accidente în Statele Unite din care 17345 au fost din cauza automobilului, deci 15,5%, de oarece creşterea automobilismului a fost de la 300 maşini în 1895 la 17,7 milioane în 1925, iar pentru 1925 se evaluiază la 25—30 milioane. Statisticile arată că în Statele Unite 83 % din pasagerii de pe străzi sunt transportaţi de automobilele particulare şi că-cea mai mare parte din accidente se datoresc încrucişerilor de strade.

D l *Knowles* vede asemenea în zonificare o remediere a acestor incoveniente, precum şi în suprapunerea stradelor, (pentru a evita lărgiri costisitoare pe cale de expropriere) şi în descentralizare. Dnii *Brugeman* şi *Greber*, profesori la Institutul de Urbanism din Paris au contribuit cu luminile D-lor în această chestiune.

D-nii *Pepler* (Anglia) şi *Brix* (Germania) au prezentat un raport asupra arterelor de penetraţie ocupându-se în deosebi, cu bogate exemple, de profilul transversal al lor (tipuri, lărgimi, suprapuneri sau juxtapuneri, intersecţii, convergenţe, refugii, etc). D-lor recomandă ca să nu se taie o stradă radială de circulaţie cu străzi transversale, la distanţe mai mici de 400 m. O arteră inelară interioară să aibă diametrul de circa 1200 m., şi dincolo de acest inel (spre centru) să nu pătrundă nici tramvaye, nici omnibuze, nici căi ferate. La încrucişerea stradelor câmpul liberei vederi este mai important de cât lărgimea stradei. La străzile de egală importanţă se cere o vedere liberă, înainte de încrucişere de 46 m. La această chestiune au avut loc multe discuţiuni. După ce D-l *Enricht* s'a ocupat de traficul din New-York arătând că peste 70 de probleme distincte se pun când se cată rezolvirea problemului circulaţiei, D-l Dr. Ing. *Heiligenthal* (Berlin) expune cheştiunea descentralizării economice a oraşelor (în special discutând cazurile industriale din jurul oraşelor Crefeld sau Berlin). D-l *Raymond Umwin* considerând chestiunea metodelor descentralizării indică două căi de remediere a suprapopulării: a) prin construcţia de noi case; b) prin desvoltarea rapidă a oraşelor existente. Acest ultim caz este cel normal. Această creştere rapidă dă naştere la o serie de inconveniente cunoscute. D-l Unwin recomandă mai bine creiarea de noi unităţi în jurul unui sâmbure central oraşele satelite».

D-nii *Montagu Harris* şi *Dr. Van Poelje* (Haga) a desvoltat chestiunea oraşelor satelite, arătând că metoda cea mai comodă este a se creia o autoritate absolut independentă, o federaţiune, cu un consiliu municipal pentru oraşul central şi consilii comunale pentru fiecare oraş satelit şi un consiliu federal, care se trateze chestiunile generale (sistem imaginat în ultimul timp şi pentru Bucureşti).

D-l *Purdom* (Anglia) expunând descentralizarea financiară, arată că descentralizările cată a forma unităţi economice şi sociale. Insă nu este economie a se dispersa populaţia în unităţi prea mici. E necesară amenajarea regională. Discuţiile urmate a fost numeroase în această chestiune.

D-l *Thomas Adam* a dezvoltat chestiunea planului regional al oraşului New-York, pentru o suprafaţă de peste 15000 Kmp. cu o populaţie de circa 9 milioane locuitori, care se crede a se urca la 20 milioane în 1965 şi la 28 milioane în anul 2000. In Manhattan sunt 97902 case din care 1686 cu peste 10 etaje, 9005 cu 7—10 etaje şi 87211 cu 6 etaje sau mai puţine. Acum sunt 97 case cu mai mult de 20 etaje, iar la 1902 erau numai 3 de acestea. Preţul terenului variază de la 600—1500 dolari pe metru de front pe prima Avenue, la 3000 dolari pe a treia Avenue, la 16000 dolari pe Madison Avenue. Planul regional cuprinde: căile pe apă, pe uscat, podurile, tunelurile, aeroporturile, târgurile, canalizarea, alimentarea cu apă; parcurile; clădirile; zonifi-

www.dacoromanica.ro

carea; industriile, centrele de afaceri, oraşele satelite; spaţiile libere; instituţiile publice.

D-l *Wilgus* (New York) a expus un amănunţit studiu al mijloacelor de transport în regiunea New York în special pentru cele 20 milioane de tone anual dintre Long Island şi New England.

Problemul transitului rapid şi transporturile pe apă şi desvoltările industriale a dat naştere la replica D-lui *Turner*.

Trecând peste alte comunicări de importanţă prea locală, ne oprim la aceia a D lui *Mathess* referitoare la hărţile fotogrametrice (prin fotografia aeriană). D-sa arată că se recomandă hărţile la scara 1:4800 (mai bine 1:5000) cari sunt clare şi practice. Pentru studii generale oraşul New York a făcut o hartă la scara 1:7200. Unele state au făcut la scara 1:24000 cu clişee de 18 x 24 cm. spre a studia liniile ferate de transit rapid. In 1922 oraşul Los Angelos şi-a făcut o hartă pentru o suprafaţă de 11 x $3^1{}_2$ cm. la scara 1:2400 cu fotografii luate între orele $11^1{}_2$ şi $13^1/_2$ studiindu-se astfel şi traficul pe străzi. Controlul pe teren a unor astfel de hărţi este indispensabil prin metodele geodezice cunoscute. Se utilizează la hărţi de obicei numai partea centrală a fotografiei. Se pot lua 120—250 Kmp. pe zi pe timp favorabil. Oraşului Richmond pentru cei circa 75 Kmp., la scara 1:2400 i-a revenit la un un cost de 130.000 lei Kmp. prin metoda planimetrică, şi ar fi revenit cu 30% mai eftin prin metoda aeriană, deci la 86000 lei Kmp.

Pentru a se scoate şi harta cu relieful solului sunt necesare 2 vederi fotografice luate deodată pentru aceiaş suprafaţă.

Profesor *Pedersen* (Norvegia) arată părările sale relative la modul de amenajară a terenurilor neconstruite şi anume: a) să se aibă în vedere paysagiul înconjurător; b) să se grupeze casele după conformarea terenului (arhitectura terenului).

Trecând peste alte chestiuni ajungem la cea expusă de D-l *Goodrich* (New York) asupra influenţei zonificărei asupra clădirilor înalte şi circulaţia străzilor. Din aceste aflăm că impozitul federal pe venit pe cap şi stat se calculează la de 50 ori media numărului de automobile pe cap de locuitor, iar chiria medie pe lună de apartament revine la un coeficient de 250, dacă se împarte cu numărul de automobile pe familie. Media pe zi a circulaţiei pe stradele locale de afaceri revine la trei vehicule pe metrul liniar de faţadă comercială. Circulaţia în jurul teatrelor revine cam la a zecea parte din locurile din teatru şi cu o medie de 12 vehicule pe m. l. de stradă înainte şi după reprezentaţie. S'a calculat că 0.1 din populaţia oraşelor vine în fiecare zi la gară şi din aceştia 17% vin cu trăsura. Hotelurile produc o circulaţie pe jumătate cât marile magazine. In orele de sosire şi plecare la biurouri, dacă personalul clădirei de 20 etaje ar veni cu vehiculele, 2 etaje din acel local ar trebui să fie rezervate pentru garaje. Pe aceste baze se calculează capacitatea de trafic a străzilor. Se dă o formulă teoretică pentru înălţimea cea mai avantajoasă a clădirilor, ţinând seama că clădirile mai înalte sunt mai scumpe de cât cele joase, dar că un oraş cu construcţii înalte ocupă o suprafaţă mai mică şi deci operaţia vehiculară mai redusă şi mai eftină. Astfel înălţimea de 4—5 etaje ar fi cea mai potrivită.

Ca concluziune spunem că lucrările congresului de la New York din anul 1925 au fost foarte interesante, deşi s'au referit în deosebi la nevoile marilor centre din Statele Unite. Multe din ideile discutate acolo îşi pot găsi aplicaţiuni în toate ţările.

Prof. Ing. C. I. S.

www.dacoromanica.ro

RECENZII.

1. **Darea de seamă a oraşului Târgul Mureş pe anul 1925,** alcătuită de D-l Dr. *E. A. Dandea* Primarul oraşului, este o lucrare căreia s'a căutat a i se da un caracter ştiinţific, din care să se poată culege date precise asupra situaţiei Comunei. Vom vedea pe cât s'a reuşit la aceasta.

Spicuim că în acel oraş încă. nu se măsoară suprafeţele oraşelor în hectare, şi că parcurile oraşului au atins în anul 1924 suprafaţa toatală de 233.000 m. p.

In anul 1924 s'a construit 181 case cu parter şi alte 156 edificii «laterale«(?). Străzile şi drumurile oraşului au o lungime totală de 69.668 km din care pavate definitiv numai 38 km. Conductele de apă au o lungime totală de 48 km., iar cele de canalizare 59.315 km. Populaţia oraşului este de circa 35.000 locuitori în 1925 din care peste 7500 români (cam 22%). Densitatea populaţiei revine la 83 loc. Kmp.

Activitatea comunală a fost îndreptată în ultimul timp mai ales pentru aducerea gazului metan prin conducte în oraş în care scop s'au aşezat cam jumătate din lungimea conductei de aducere. Apoi s'a sporit uzina electrică cu 500 Klv. cu preţul de 12,5 milioane lei lucrare în curs de execuţie.

S'a mai creiat o fabrică de ghiaţă, atelier de reparaţii pentru automobile, o moară, s'au cumpărat autocamioane, s'au cumpărat ustensile pentru asfaltarea străzilor, s'au întrodus autobuzele pentru transporturi în oraş, s. a.

Printre problemele viitorului semnalate în această dare de seamă găsim şi planul de sistematizare şi extensiune a orasului. Cu această ocazie luăm cunoştinţă şi de existenţa unei publicaţiuni a «Asociaţiei Urbaniştilor Români»(?), şi de faptul că, D-l *E. Dandea*, a dat şi de chestionarul alcătuit încă din 1913 de recensionarul acestei dări de seamă, chestionar ajuns la Târgul Mureş în 1922 când D l Dandea a făcut uz de el cum arată în darea de seamă de care ne ocupăm. Dorim ca oraşul Târgul Mureş să aibă parte de un plan de sistematizare românesc şi în sensul modern al cuvântului, aşa după cum speră şi D-l Dandea în peroraţia ce i-o face D-lui *Metz*, inginerul şef al oraşului.

Altă problemă, tot de viitor. este aceia a asigurărei apei potabile, pentru care găsim tot în această dare de seamă că, s'ar fi pregătit (nu se arată de către cari specialişti) planurile a două variante. Dar se urmăreşte şi o a treia variantă şi s'a publicat concurs pentru toate trei variante. Probabil că concursul anunţat nu este decât licitaţia pentru cele trei variante, ale căror proecte au fost studiate şi alcătuite de serviciile technice speciale ale oraşului Târgul Mureş.

La capitolul IV al broşurei găsim chestiunile relative la administraţia propriu zisă. La 31 Decemvrie 1925 se aflau 258 funcţionari stabili la Primăria Târgul Mureş. Oraşul era condus *de un Consiliu format* din directorii de servicii şi referenţi şi dintr'un *Comitet administrativ* organizat din diferiţi cetăţeni ai oraşului pe baza legei ungare din 1876; din acest ultim comitet făcând parte de drept şi consiliul mai sus numit.

Situaţia financiară nu este tocmai sistematic arătată, iar lucrările edilitare efectuate în cursul anului, nu se arată cât au costat fiecare în parte, spre a se putea face comparaţie cu alte oraşe. Găsim numai că un pod de beton de 8 m. lung şi 8 m. larg a costat 197.086 lei şi că reparaţiile dela abator au costat 201.452 lei.

Capitolul V relativ la uzinile şi întreprinderile comunale este redat mai interesant.

Astfel la exploatarea curentului electric pierde-

www.dacoromanica.ro

rile în reţeua de 81 Km. din oraş au fost de 14,5% la o producţie de 3,789.141 K. w. — ore în anul 1925, atât dela centrala hydro-electrică cât şi dela cea termo-electrică. Sunt 5.665 de consumatori din care 3.149 cu contor.

Iluminatul public abia a consumat 195.154 K. w.— ore din totalul produs sus arătat. Sunt 525 lămpi electrice 40—500 wolţi consum. Preţul curentului de 9 lei K. w.— oră pentru public, 4,50 pentru funcţionarii comunali şi 2—4,20 lei pentru curent industrial. Uzina electrică a avut la venituri 12,39 milioane lei încasaţi şi 7,29 milioane lei efectiv cheltuiţi.

Uzina de apă trage apa din galerii şi puţuri de pe malul Mureşului, devenite insuficiente şi nesigure din punct de vedere bacteriologic. Exploatarea nu e pusă la punct. In 1925 s'a distribuit 1,476.838 m. c. în zona I şi 135.737 m. c. în zona II de presiune. S'a încasat 1,612.575 lei *inclusiv taxele pentru canal.* S'a sporit în 1925 aceste taxe la de 10 ori cele dinainte de război adică 6 lei m. c. apă pentru menaj şi 4 lei m. c. pentru industrie, inclusiv canalul.

Prin gurile canalelor s'a scurs în Mureş 443.000 m. c. apă uzată şi 1,600.000 m. c. apă de ploaie din această cantitate a fost împinsă cu pompe în Mureş 671.000 m. c. (deci oraşul are zone joase).

La Uzina de gaz, consumaţia de gaz scade; iar la fabrica de cărămidă şi ţiglă producţia a crescut (peste 3 milioane bucăţi pe an). Fabrica este în legătură de lucru cu o moară care are 2 pietre (care lucrează şi în sezonul mort pentru cărămidă)

Se mai dau date esupra grădinilor oraşului, asupra depozitelor de lemne, tipografiei, cinematografului, afişajului, etc.

După câte vedem cuprinsul dărei de seamă este foarte variat. Sperăm pe viitor o expunere şi mai ştiinţifică a materialului spre a putea servi şi mai cu folos celor ce se preocupă de progresul edilitar al oraşelor noastre.

2. **Darea de seamă de activitatea edilitară în oraşul Tecuci** (1922—1926) este o naraţiune a activităţei Comisiei Interimare din acest timp.

Singurul paragraf unde găsim câte-va cifre care să ne fixeze ideile este acel al împroprietăririlor pe baza legei din 1921. S'au împroprietărit 458 din 757 persoane înscrise, pe loturi de suprafeţe variind dela 700—900 m. p. cu preţul de 12—45 lei m. p. inclusiv lucrările edilitare. Nu se arată însă în ce constă acele lucrări edilitare.

In general dările de seamă ar trebui să fie călăuzite mai mult de spriritul ştiinţific al statisticei decât de acela al prosodiei, fiindcă numai astfel pot servi scopului pentru care se fac.

3. **Darea de seamă de activitatea edilitara în oraşul Ploeşti** (1922 — 1925). Planul după care s'a alcătuit această dare de seamă nu este unitar sistematizat. Partea financiară este un extras rigid de buget, fără alte considerente şi concluziuni. Spicuim că în 1925 bugetul oraşului a fost la venituri şi cheltueli de 52,696.683 lei la bugetul ordinar din care (?) 23,297.702 lei pentru bugetul extraodinar. In o dare se seamă căutăm şi oarecare interpretări a cifrelor scrise acolo.

Populaţia oraşului este de 81000, după ultimul recensământ. Mortalitatea cam 4%. După partea financiară se trece direct la canalizare, reeditându-se referatul D-lui *Ing. D. Germani* relativ la proectul de canalizare întocmit de *Lindley* în 1906, după care se arată că în 1922 s'au executat lucrări pentru 7.364.792 lei, pe 1923 de 9.082.740 lei, iar pe 1924 de lei 9.243. 765. Nu sunt recapitulate lungimile de canaluri executate.

Ca pavaje s'au executat în 1922 o suprafaţă de 8239 m. p. cu asfalt pe beton, costând 1.104.839 lei, iar în 1923 diverse lucrări pentru 2.082.431 lei. In 1924 suma de 3.433.053 lei. Pentru sistematizarea oraşului s'au deschis 5 străzi noi. S'au acordat 619 autorizaţiuni de reparaţii şi construcţii de clădiri.

O activitate importantă rezidă în construcţia de şcoli primare şi de meserii. Nu se dă o privire recapitulativă.

Iluminatul oraşului este cu electricitate de la Soc. Electrica şi s'a consumat în oraş un total de 1.409.824 Kw. ore, cu 64 Kw. cabluri subterane, distribuiţi la 200 v. pentru iluminat şi 440 pentru forţe motrice. S'a vândut cu 8 lei Kw. ora la particulari, 4 lei Kw. ora pentru iluminatul public şi Comună.

Serviciul apelor face o dare de seamă clară asupra alimentărei cu apă a oraşului. Deşi lucrarea nu s'a executat în epoca în care ne ocupăm, totuşi descrierea e bine venită.

www.dacoromanica.ro

S'au pus numai câteva conducte noi, s'au instalat câteva cișmele publice, s'au făcut reparațiuni, lucrări ce au costat cam 3—5 milioane lei pentru 1922—1924. Apa se vinde în 1925 cu 4 lei m. c. Instalația lucrează din această cauză cu deficit.

Se dă apoi în întregime memoriul D-lui *Ing. D. Germani* relativ la lucrările de sporire ale alimentăriei cu apă.

Orașul Ploești are o datorie de 12.152.418 lei și mai caută a realiza un împrumut de încă 200 milioane.

Improprietărirea pe baza legei din 1921 pare că se va rezolvi deplin în cursul anului 1926.

4. **Le mouvement communal francais** din 30 Ianuarie 1926 dă cele 25 orașe cu populație mai mare de 500.000 locuitori din anul 1920 aflate în Europa, între cari ar fi trebuit să găsim și București, poate între Roma și Barcelona. Iată lista:

1. Londra (4.476.258); 2. Berlin (3.804.000); 3. Paris (2.906.000); 4. Viena (1.841.000); 5. Petrograd (1.071.000); 6. Glascow (1.037.000); 7. Moscova (1.028.000); 8. Hamburg (986.000); 9. Varșovia (931.000); 10. Budapesta (928.000); 11. Brimingham (919.000); 12. Liverpol (802.000); 13. Neapole (780.000); 14. Madrid (751.000); 15. Manchester (730.000); 16. Milan (718.000) 17. Barcelona (710.000); 18. Roma (691.000); 19. Amsterdam (689.000); 20. Copenhaga (666.000); 21. Colonia (641.000); 22. Lipsca (636.000); 23. München (631.000); 24. Dresda (588.000); 25. Marsilia (586 000).

Constantinopolul știm că are aproape 1 milion locuitori, dar poate că este scos din Europa!

www.dacoromanica.ro

INFORMAŢII

1. *Şcoli de administraţie publică şi comunală* (Le Mouvement Communal Francais — 30 Ianuarie 1926) sunt şi în Polonia şi în Statele Unite. Şcoala poloneză cuprinde studiile: a) Ştiinţele administrative în general (cu 7 obiecte); b) Ştiinţele economice (cu 9 obiecte); c) Ştiinţele auxiliare (cu 3 5 obiecte).

Chestiunile de administraţie comunală sunt: 1. Sistemul politicei comunale; 2. Dezolvarea comunelor în Polonia; 3. Finanţele comunale; 4. Economia comunală (expropiere, asistenţă, problema locuinţei, hygena oraşului, bunurile comunale, regulamente de circulaţie, administrarea oraşului Varşovia comparativ cu alte centre europene; statistica comunală).

Durata studiilor 1 an.

Şcoala din New-York se bazează pe donaţia de 50.000 dolari făcută de D-l *Ochs* proprietarul ziarului New-York Times către Universitatea din *Chattanooga* pentru creiarea unei catedre de administraţie municipală. Fondul urmează să crească pe cale de subscripţie publică la 150.000 dolari

Pe când şcoala românească prescrisă şi de legea de unificare administrativă?

2. *Congresul internaţional al oraşelor din 1927* (M. C.-F, dln 30 Ian. 1926) va dezbate probabil următoarele chestiuni ce se pun în preparaţie: 1. Continuarea chestiunilor din congresul pe 1925, şi anume: 1. Regimul municipal în diverse ţări politica funciară a comunelor şi regimul administrativ al marilor aglomeraţiuni.

2. Chestiuni noi şi anume: a) De unde îşi trag comunele veniturile lor? b) Sisteme întrebuinţate pentru evacuarea gunoaielor; c) Serviciile publice de natură industrială (organizarea şi funcţionarea lor); d) Arhivele comunale (metode de clasare); e) Statistica comunală a locuinţei (metodă, contabilitate naţională şi internaţională; f) Diverse metode de gestiune a afacerilor locale (direcţia numită sau aleasă; caracter politic sau nu; asistat de un colegiu sau comisiune de un caracter sau altul; Burgmaistrul, Primarul, Sindicul, Alcaldul City-managerul, etc. Studiu detailat practic).

Prof. Ing. C. I. Sf.

* * *

Se aduce la cunoştinţa tuturor oraselor membre ale Uniunei Oraselor, că în urma intervenţiunei făcută pe lângă primăria Capitalei, aceasta a încuviinţat ca toţi funcţionarii primăriilor membre în Uniune, cari vin în Bucureşti în interes de serviciu şi cari legitimează acest lucru cu delegaţii şi carnete de indentitate, să fie scutiţi la hoteluri de taxele comunale asupra călătorilor.

Către colegii informatori ai Uniunei Oraşelor

Subsemnatul membru în consiliu de administraţie, vă roagă călduros a citi cu atenţiune avizul ce urmează:

BANCA SALARIAŢILOR PUBLICI
Bucureşti Calea Victoriei No. 77 (în curte)

Domnii magistraţi, ofiţeri, sub-ofiţeri, preoţi, profesorii întregului nostru învăţământ, agronomi, silvicultori, funcţionari publici de stat, judeţ şi

www.dacoromanica.ro

comună şi de orice grad, arhitecţi, avocaţi, ingineri, conductori, medici etc. puşi în serviciul public, într'un cuvânt toţi salariaţii (foşti şi actuali) şi pensionarii publici, împreună cu membrii familiei lor, precum şi *Asociaţiunile de salariaţi şi pensionari publici* sunt singurile persoane ce pot să fie acţionari la *Banca Salariaţilor Publici.*

In consecinţă numai subscrierile acestora sunt primite la *Banca Salariaţilor Publici*, care urmează să funcţioneze deocamdată numai pentru acţionari ei.

CONSILIUL FONDATORILOR BĂNCII SALARIAŢILOR PUBLICI

* * *

Scopul acestei Bănci fiind în scurte cuvinte desrobirea economică a clasei noastre, vă rog a face şi Dv. o progagandă vie printre toţi colegii noştri funcţionari publici din oraşul Dv. spre a subscrie la Banca Salariaţilor Publici.

La cerere vă putem înainta prospecte şi formulare de subscriere în numărul dorit, iar pentru concursul ce veţi da şi munca ce veţi depune în interesul Băncei, Consiliul vă va avea în vedere pentru comitetul de conducere a sucursalei ce Banca va înfiinţa la timp în toate oraşele ţării.

Secretar general al Uniunei, şi al Municipiului Bucureşti

ION ROBAN

www.dacoromanica.ro